

INTERNACIA FERVOJISTO

1996 · 2



1908 – 1996

Niaj jarkunvenoj

FFEA ('rancio)
La franca jarkunveno okazos 12.-17.04.1996 en Artigues (apud Bordeaux).
Jean RIPOCHE,
6 rue des Platanes,
FR-72230 Arnage

* * *

Plejaĝulrenkontiĝo de GEFA
en la urbo Bremen.
Kunvenejo estas la Intercity-restoracio en la ĉefstacio Bremen.
Aliĝo ĝis 1.4.1996 skribe aŭ telefone al
Rolf Terjung, Finkanschlag 68,
DE-47279 Duisburg. Telefono 0203-724095.

* * *

JAFE (Jugoslavio)
La jugoslava jarkunveno okazos 27.-28.04 1996 en Niš.
Eksterlandaj amikoj estas tre bonvenaj.
Ni ne forsendos apartajn invitojn.
Fervojista Esp. Societo "Mile Veličković"
Kej. Mike Paligorića Br. 18 A
YU-18000 Niš.

REFA (Rumanio)
La rumana jarkunveno okazos 06.-08.09.1996 en la urbo **Tírgul Mureŝ.**
Aliĝilo aperos dum la 48 IFK en Hago.
Informojn donas
REFA,
Str. Politechnicii Nr.1,
RO-2200 Braŝov.

* * *

GEFA (Germanio)
40a jarkunveno de GEFA okazos 4.-6.10. 1996 en la bela turisma loko Alexisbad/Ostharz.
Multkolora programo: Beleco de la montara Harz, historiaj vidindaĵoj, ekskursoj al Harzgerode kaj Quedlinburg, folklora vespero kaj dancvespero.
Informoj kaj aliĝoj:
Sinjorino Thea Mohr, Bahnstraße 35,
DE-06484 Ditfurt.

Frontpaĝo: D-ro István Bácskai 1908-1996 (vidu nekrologon p. 25).

Enhavo

48a Internacia Fervojista Esperanto Kongreso

11a-18a de majo 1996 DEN HAAG, Nederlando



Adreso:	48a IFEF-Kongreso POSTBUS 11686, NL-2502 AR DEN HAAG
Bankkonto:	26.97.38.118 GWK-Bank, Den Haag 48a-IFEF-Kongreso
Poŝtkonto:	1 5 3 3 2 (vidu la instrukcion pkt-o 3 sur la aliĝilo)

Lasttempaj informoj

Kiam vi alvenas en la Centra Stacidomo de Hago, vi tuj povas vidi en la halo de la stacidomo la kongresejon *Zalencentrum* en kiu estas la akceptejo kaj informejo. En la stacidomo vi trovas kaftrinkejojn, restoraciojn, bankon, la giĉetojn de la Fervojo NS kaj la giĉeto/informejon de HTM, la urba trafikentrepreno. La urbocentro situas je kvaronhora piedirado de la stacidomo. La enurba trafiko, tramoj kaj aŭtobusoj, estas relative malmultekosta. Oni dividis la urbon Hago en zonojn. La centro estas unu zono, kaj de la Centra Stacidomo al Scheveningen aŭ Voorburg estas du zonoj. Oni povas aĉeti la t.n. *Strippenkaart* (striokarto). Vi ĉiam devas senvalorigi unu strion pli ol la nombro da zonoj. Do, por unu zono: du striojn, por du zonoj: tri striojn ktp. Senvalorigu la striojn en aŭtomato en la vagono aŭ montru ĝin aŭ la abonon al la kontrolisto. Kutime ne ĉeestas kontrolisto en la vagono, sed atentu: se vi vojaĝas sen valora bileto aŭ abono, vi eble devas pagi monpunon de 60 NLG.

Striokarto kun 15 strioj kostas 11 NLG kaj kun 45 strioj 32,25 NLG.

Pli profite estas aĉeti abonon por la tuta semajno. Ĝi kostas por du zonoj 27,25 NLG.

La striokarto kaj la abono validas ankaŭ en la trajno inter Centra Stacidomo kaj Voorburg, kie situas la hotelo *Mövenpick*.

Por atingi la stacion Voorburg vi prenas en la direkto Utrecht trajnon, kiu haltas en la stacidomo Voorburg. La hotelo *Mövenpick* situas sur la placo antaŭ la stacidomo. La vojaĝo al Voorburg estas du zonoj.

La plej multaj el la hoteloj por kongresanoj situas en Scheveningen, tuj apud la strando, ĉar tie ni trovis la plej malmultekostajn hotelojn. Por vojaĝi al Scheveningen vi traveturas du zonojn, do tri striojn. Antaŭ la ĉefenirejo de la stacidomo vi trovas la tramon linio 1 aŭ 9 en la direkto Scheveningen. Ankoraŭ ne estas certe, ĉu vi bezonas por la abono pasportan foton, do, kunportu unu. LKK ankoraŭ klopodas akiri rabaton por la abonprezo. Ni informos vin dum la akcepto. Aĉetu ĉe la informejo de HTM en la halo mapon pri la urba trafiko. Ĝi kostas nur 1 NLG kaj estas praktika helpilo por la urba trafiko kaj ankaŭ estas bona gvidilo tra la urbo.

Atentu: Ĉar Hago apartenas al la grandaj kaj modernaj urboj, vi trovas ankaŭ ĉi tie ŝtelistojn kaj aliajn malagrablajn personojn. Do atentu vian monon, viajn propraĵojn ktp.

Ne forgesu vian vojaĝasekuron.

Ni deziras al ĉiuj partoprenontoj bonan vojaĝon al Hago.

Ĝis revido en Hago.

LKK

Ekskurso post la 48a IFK

Vizitante kaj vizitinte IFEF-kongreson la kongresanoj volonte kaptas la okazon vidi iom pli de la kongreslando. Bedaŭrinde en Nederlando ne estas organizata antaŭ- aŭ postkongreso, sed tamen niaj kongresanoj certe memstare entreprenos proprajn ekskursojn. Kaj en nia lando vi havas la avantaĝon, ke la lando estas nur malgranda kaj la trajntrafiko altfrekvenca.

El Hago vi povas atingi en kelkaj horoj ĉiujn provincojn kaj ofte per rektaj trajnoj. Dum la tuttaga ekskurso vi vizitis la iamajn suda-marajn urbetojn Enkhuizen kaj Hoorn. Sed mankis al vi sufiĉe da tempo por rigardi la urbon kaj unu el la muzeoj. Ĉiun duonhoron vi povas vojaĝi al Hoorn en 1h 40 min per rekta trajno tra Alkmaar. El Hoorn vi revojaĝu al Amsterdam – ĉiuduonhore estas rekta trajno – kaj poste al Hago tra Haarlem aŭ per IC-trajno tra Schiphol. Mi atentigas vin, ke en Nederlando ne ekzistas krompago por IC-trajnoj, nek sidlokrezervado.

Se vi volas viziti la 'novan landon' (iaman Sudan Maron) vi vojaĝu per rekta trajno (ĉiuhore je minuto 57) tra Leiden-Schiphol al Lelystad (vojaĝdaŭro 1h 45 min). Tiu trajno estas regiona trajno kaj haltas en ĉiu stacio, sed ĝi traveturas tre interesajn kaj belajn regionojn. Post la urbo Leiden, kie oni nuntempe konstruas tute novan stacidomon, la trajno veturas tra regiono kun multaj lagoj kaj lagetoj, sur kiuj oni vidas multajn velŝipojn. La trajno haltas en Hoofddorp, nova urbo en la granda Haarlemmermeer-poldero, kiu sekiĝis en la jaro 1851. En la sama poldero situas la flughaveno Schiphol. Pri la flughaveno vi ne multe vidas, ĉar la stacidomo situas en ses kilometrojn longa tunelo. De la kajoj oni facile povas atingi la forvetur- kaj alvenhalojn de la flughaveno pere de rulŝtuparoj kaj rultrotuaroj. Forlasinte la tunelon vi veturas sude de la urbo Amsterdam, kaj la trajno haltas en Amsterdam-Zuid (suda stacio) kaj Amsterdam-RAI (= kongrescentro). Vi nun trapasas la riveron Amstel kaj kruciĝas kun la fervojo Amsterdam CS – Utrecht. Post ponto super la Amsterdam-Rejno-kanalo, la trajno haltas en la stacio Weesp kaj proksimume 10 minutojn poste vi per longa fervoja ponto forlasas la malnovan landon por atingi la Flevo-polderon, nova lando, ĉar antaŭ nur 30 jaroj ĉi tie estas la akvo de Ijsselmeer (eksa Suda Maro). En la nova urbo Almere loĝas jam 100.000 homoj. Ĉi tiuj loĝantoj ĉefe venis el Amsterdam kaj grandparte ankoraŭ laboras tie. Do, ĉiutage pinttrafiko al kaj de Amsterdam. Pasinte Almere la trajno veturas tra tre interesa naturparko, kovejo por sennombraj birdoj. Finfine oni atingas Lelystad, kvankam la plej malnova loĝloko en la poldero ĝi ne estas tiel granda kiel Almere. Provizore la fervoja linio finiĝas ĉi tie. Eble estonte ĝi estos plilongigata al Kampen (– Zwolle), la t.n. Hansa-linio. Lelystad estas la ĉefurbo de la provinco Flevoland. Se vi havas intereson pri la grandioza laboro de la t.n. Suda Maro-projekto, vi povas viziti la informan centron *Nieuw Land*. Kaj se vi ne volas revojaĝi per la sama itinero, vi povas veturi aŭtobuse al la stacidomo Harderwijk ĉe la linio Zwolle-Amsterdam. Ĉiun duonhoron regiona trajno veturas al Utrecht, kie vi trajnŝanĝu al Hago.

Mi priskribis nur du eblecojn, sed kompreneble troviĝas aliaj. Informiĝu dum la kongreso, ni volonte helpos vin.

Bonan vojaĝon al la kongresurbo deziras al vi

Wim van Leeuwen

IFEF-anoj, atentu!

Pere de KAVA-PECH vi povos loĝi en Prago dum UK pli favorpreze.

Informojn donas
KAVA-PECH,
Anglická 878,
CZ-25229 Dobřichovice
tel: +42 2991 2201 – fakso +42 2991 2126
E-reta adreso: chrdle@kava pech.cz.

Tagordoj por la kunsidoj de la 48a IFEF-Kongreso

Kunsido Estraro/Komitato (nepublika)

1. Malfermo, konstato mandatoj
2. Diskuto kongresproponoj
3. Diskuto budĝeto 1997
4. Analizo situacio en kelkaj landoj
5. Diskuto venontaj kongresoj
6. Analizo eksteraj rilatoj
   6.1. UEA
   6.2. FISAIC
7. Eventualaĵoj

Plenkunsido (publika)

1. Malfermo, konstato mandatoj
2. Ricevitaj telegramoj, leteroj k.s.
3. Honorigo al la mortintoj
4. Raportoj estraraj
   4.1. Sekretario
   4.2. Redaktoro
   4.3. Kasisto
5. Protokolo Pécs (HU)
6. Kongresproponoj
7. Raporto ĉefkomitatano
8. Raportoj Faka Komisiono (FK)
   8.1. Gvidanto
   8.2. Sekretario Fake Aplika Sekcio
   8.3. Sekretario Terminara Sekcio
9. Raportoj Komisiitoj
   9.1. Skisemajno (IFES) 1996
   9.2. Fervoja Koresponda Servo (FKS)
   9.3. Komitatano A por IFEF ĉe UEA
   9.4. Uniformparado
10. Resumo jarraportoj 1995 el la landaj asocioj
11. Analizo nuna situacio en kelkaj landoj
12. Budĝeto 1997 kaj kotizkonfirmo
13. Rilatoj al aliaj organizoj
    13.1. UEA
    13.2. FISAIC
14. Venontaj kongresoj
    14.1. Konfirmo invito al la 49a IFK (SK) 1997
    14.2. Elekto de lando por 1998
    14.3. Diskutoj pri pluraj eblecoj
15. Venontaj IFES 1997 kaj 1998
16. Eventualaĵoj
17. Libera diskutado

Romano BOLOGNESI, sekretario

Tagordoj por la kunsidoj de Faka Komisiono dum la 48a IFK

Terminara Sekcio

1. Raporto de la sekretario
2. Raporto de la landaj rtk-oj
3. Laboro pri la aktuala eldono de LG
   - disdono de la ricevitaj terminoj
   - problemoj koncerne tradukon kaj revizion de la terminoj
4. Nocioelektaj kontribuoj
5. Nacilingvaj Vortaroj
6. Eventualaĵoj (PEKOTEKO)
7. Adresaro

Fake Aplika Sekcio

1. Raporto de la sekretario
2. Faka programo de la 48a IFK
3. Faka programo de la venontjara 49a IFK
4. Programo de la faka kunsido dum la 81a UK
5. Eventualaĵoj

József HALÁSZ, gvidanto

Kompilis ĉefkomitatano Lucien DE SUTTER

Kongrespropono

Horst THEURICH (DE) pere de komitatano H. Jasmann proponas:
La 48a IFEF-kongreso decidu, ke laborgrupo ellaboru novan, modernan IFEF-statuton kun proksima limdato, nomumu la responsulojn por tio, fiksu la materian bazon por tiu laboro kaj uzu kiel proponon la kunmetitan projekton kaj la aldonitan argumentadon.

Komentario:
La STATUTO estas la IFEF-teknologio por atingi la celojn. Do ĝi devas esti klare travidebla kaj praktike uzebla.

La ankoraŭ valida STATUTO tiurilate ne konvinkas la membraron.

■

* * *

La detala projekto kaj argumentado pri nova statuto farita de s-ro Theurich estas tro ampleksaj por presigi en IF. Tial ni petas komitatanojn, kiuj deziras legi la tutan materialon turni sin al la kasisto por ricevi kopion.

* * *

Germana Esperanta Fervojista Asocio substrekas, ke **ĝi** ne prezentis la ĉisupran kongresproponon.

GEFA

La redakcio bedaŭras ke vi ne ricevas ĉi tiun numeron de IF meze de marto, kiel ni promesis en n-ro 1. Pro ĝisatendo de estrara kunveno ĝi estas forsendita al la presejo nur la 13an de marto.

Raporto de la kasisto pri la jaro 1995

Enspezoj	DKK	Elspezoj	DKK
Kotizoj	33204,74	Internacia Fervojisto	41125,50
Adopta Fonduso	1061,40	Estraro	5095,70
Terminara Fonduso	442,00	Administrado	2713,75
Junulara Fonduso	700,00	Reprezentado	398,75
Estrara Fonduso	2770,60	Diversaĵoj	347,50
Rentoj	642,40	Fondusoj	4974,00
Sumo	**38821,14**		**54655,20**
Plielspezoj	15834,06		
Entute	**54655,20**		**54655,20**

Bilanco je la 31.12.1995

Aktivoj	DKK	DKK	Pasivoj	DKK	DKK
Kaso		167,47	Kongresa		
Ĝiro 1258026	2537,20		Garantia Fonduso		7139,77
Ĝiro 85 4110-5			Junulara Fonduso		791,90
2716,23 CHF =	12548,98	15086,18	Adopta Fonduso		3721,38
Thurgauische Kant.			Terminara Fonduso		22383,89
462,65 CHF =	2137,44		Estrara Fonduso		1385,30
Den Danske Bank	121,61	2259,05	Havaĵo 1.1.1995	706,07	
Inventaro		2781,55	Plielspezoj	15834,06	÷ 15127,99
Bilanco		**20294,25**			**20294,25**

Membrostato

Lando	1994	1995	Lando	1994	1995	Lando	1994	1995
Austrio	79	125	Francio	210	200	Norvegio	50	50
Belgio	50	50	Germanio	426	405	Pollando	10	12
Britio	30	20	Hispanio	127	125	Rumanio	20	20
Bulgario	32	32	Hungario	60	60	Slovakio	20	20
Ĉeĥio	55	55	Italio	190	190	Slovenio	20	20
Ĉinio	20	20	Japanio	13	13	Svedio	–	11
Danio	65	65	Jugoslavio	20	20	Svisio	75	75
Estonio	20	20	Kroatio	20	20	Individuaj	12	1
Finnlando	14	13	Nederlando	28	27			

Brønderslev, februaro 1996
Henning HAUGE, kasisto

Raporto de la redaktoro pri la jaro 1995

Por la unua fojo la nova redaktoro devas raporti pri la redakteja laboro dum la pasinta jaro. La kutimaj ses numeroj kun entute 96 paĝoj aperis ankaŭ en 1995. La numerojn frate dividis inter si la eksa kaj la nuna redaktoroj. Henning Olsen redaktis la unuajn tri numerojn, sed ne kredu, ke li per tio finis la laboron pri IF. Li ĝis nun korektolegis la malneton de la plej multaj artikoloj kaj donis valorajn konsilojn rilate fakajn terminojn. Pro tio la nuna redaktoro tre dankas.

Grandaj ŝanĝoj ne okazis post la ŝanĝo de redaktoro. Tamen la aspekto aliiĝis per aliaj litertipoj kaj enpaĝigo. Per uzado de pli grandaj litertipoj por titoloj de artikoloj la redaktoro plenumis deziron esprimitan dum la redaktora kunveno en Pécs.

La de la redaktoro esprimita timo pri manko de materialo por IF feliĉe ne realiĝis. Por la tri postkongresaj numeroj, n-roj 4, 5 kaj 6, la materialo ĉiam abundas pro raportoj pri la kongreso. Tiaj raportoj kompreneble devas havi lokon en nia organo, ĉar ili respegulas la laboron kaj vivon de nia federacio. Tamen la situacio por la redaktoro estas malfacila, kiam troas tia materialo, ĉar tio signifas prokraston de venintaj artikoloj. Tiam mi volonte eldonus pli ampleksan revuon, sed tion malpermesas la kasisto.

Mi tre dankas al ĉiuj fideluloj, kiuj ofte kontribuas per artikoloj por IF, kaj invitas al novaj kontribuontoj, tiel ke nia organo povas esti despli varia kaj leginda. Precipe faka materialo – se eble kun bildo(j) – estas tre bonvena, kaj denove mi memorigas vin informu al la redaktoro pri okazontaj/okazintaj jarkunvenoj.

Redaktora kunveno dum la ĉijara kongreso en Hago ne okazos, sed vi povas laŭdezire kontakti la redaktoron dum la tuta kongreso.

Certe ne estas sekreto, ke la nova redaktoro ne volonte transprenis la redaktoran postenon, sed mi ne volas ne mencii, ke mi trovas la laboron tre interesa.

Brønderslev, februaro 1996

Erna HAUGE, redaktoro

Nova garaĝo kun 600 lokoj ĉe la suda stacio de Vieno

Ekde la 8a de novembro 1995 estas fermita la parkejo ĉe la suda stacio, ĉar oni konstruas tie novan parkgaraĝon por 600 veturiloj.

Laŭ la planintoj la inaŭguro okazu la 26an de oktobro 1996 (nacia festotago en Aŭstrio). Manko de parkloko tiam estos pasinteco, najbaroj de la stacio profitos de la permanentparklokoj; momentparkantoj profitos same kiel klientoj de ÖBB, kiuj ĝuos apartan rabaton.

La kostoj por la sesetaĝa objekto sumiĝos je 80 milionoj da ŝilingoj. De la nivelo de la dua etaĝo kondukos fermita pasejo por piedirantoj rekte al la kajoj. Speciala oferto estos la handikapul- kaj virinparklokoj en la teretaĝo, kiuj fundamentas la komfortecon de la koncepto.

Apartan servon ĝuos la klientoj pro speciala asekurkontrakto, kiu rekompencos al la klientoj eventualan damaĝon, kiun povus suferi la veturilo dum parkado.

La monata lupago por unu loko estos ATS 1.200,- + 20% dum la monatoj novembro ĝis marto. Mallonga parkigo kostos ATS 25,- por ĉiu horo por la unuaj ok horoj; unutaga restado (9-24 horoj) ATS 200,-. Por klientoj de ÖBB ATS 19,-/152,-. Semajnfina tarifo (vendredo de 14:00 ĝis dimanĉo 22:00h) ATS 304,-.

Ernst QUITENSKY

D-ro István Bácskai 1908 – 1996

Hungara Fervojista Esperanto Asocio sciigas per kordoloro, ke d-ro István Bácskai, fondinto de Fervojista Fako de Hungaria Esperanto Asocio (1957), honora membro de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (1976), de Hungaria Esperanto Asocio (1986) kaj de Universala Esperanto-Asocio (1988), honora prezidanto de Hungara Fervojista Esperanto Asocio (1986), distingito de FISAIC per Ora Medalo (1982), distingito per Ora Diplomo de Fervoja Oficisteduka kaj Perfektiga Instituto (1987), posedanto de la bronzogrado de *Laborordeno*, honorigita per distingoj *Meritplena Fervojisto* kaj *Eminenta Fervojisto* pro lia elstara, faka laboro; grava persono de la historio de la Esperanto-movado la 23an de januaro 1996 en sia 88a jaro forlasis nin por eterne.

Li estis fondinto de la Fervojista Fako de la tiama Hungara Esperanto Konsilantaro (HEK), kaj li fariĝis prezidanto de tiu (1957-1986). En 1957 li fondis la fakan revuon Hungara Fervojista Mondo (HFM), kaj li estis ĝia responda redaktoro ĝis 1984, respektive responda eldonanto (1957-1990). Kontinue li verkis altvalorajn artikolojn por HFM kaj ceteraj Esperanto-periodaĵoj.

Dekomence li estis komitatano de Hungaria Esperanto-Asocio, eĉ elektita vicprezidanto de HEA (1965-1973).Dum la jaroj 1960-1967 li estis komitatano 'A' de UEA por HEA kaj same por IFEF 1967-1977.

Li organizis kaj gvidis la hungaran fervojfakan Terminaran Komisionon kaj eldonis fervojfakan poŝvortaron (1968), li redaktis la komercistan fakan terminaron de Károly Endre.

Li iniciatis kaj realigis aperigon en Esperanto la klarigan tekston de la fervoja horaro seninterrompe ekde 1961.

D-ro István Bácskai estis ĉefa organizanto kaj prezidanto de LKK de la 14a IFK (Budapest 1962), kunlaboranto de la 34a IFK (Balatonfüred 1982) kaj tiu de la 47a IFK (Pécs 1995). Tre aktive li partoprenis la organizajn laborojn de la 51a UK (Budapest 1966) kaj la 68a UK (Budapest 1983).

Havante gravan kaj altrangan postenon ĉe Hungaraj Ŝtatfervojoj (MÁV), li iniciatis kaj realigis la instruadon de la internacia lingvo Esperanto ĉe la Fervoja Oficisteduka kaj Perfektiga Instituto kiel memvole elekteblan studobjekton, li eĉ longe mem instruis. Ofte li prelegis pri movadaj, kulturaj kaj fakaj temoj en Esperanto-kluboj kaj en Somera Esperanto Universitato en la urbo Gyula.

D-ro István Bácskai kreis multe. Liaj agadoj, laborkampoj, rezultoj preskaŭ ne estas nombreblaj. Kiam lia korpo jam laciĝis, li tamen helpis en la movada laboro per siaj saĝaj, utilaj konsiloj kaj ideoj. Neniam li sentis pri iu ajn tasko, ke ĝi estis ŝarĝo por li. Li laboris senlace 50 jarojn en la Esperanto-movado.

Li estis saĝa, ideoriĉa, humana kaj bonhumora gvidanto, amiko kaj homo ... Li foriris, sed lia animo kaj spirito restos kaj vivos inter ni.

Kara Paĉjo Pista, ni dankas al vi ĉion. Ĉiam ni memoros vin. Ripozu en eterna paco!

La estraro de
Hungara Fervojista Esperanto Asocio



37a IFES

La 37a IFES (Internacia Fervojista Esperanto-Skisemajno) okazis en Kouty n. Des (CZ) de la 18a ĝis 24a de februaro 1996. Partoprenis 39 personoj el 6 landoj – de la plej juna, 3jara ĉarma knabo, ĝis du viglaj sinjoroj pli ol 80jaraĝaj.

La hotelo taŭgis – kvankam estis tro da koridoroj, ŝtuparoj, tuneloj kaj keloj. La efikaj aranĝintoj, ge-Chrdle, rakontis, ke jam kelkaj turistoj malaperis tie. Sed ni esperantanoj ĉiuj travivis.

La etoso estis gaja vigla, amika.... Precipe la karnavala vespero plaĉegis al mi, eble pro tio ke karnavalo ne estis anoncita. Do, ni ĉiuj vere devis uzi la fantazion. La rezulto estis AMINDA! Oni uzis vestaĵhokojn, subpantalonon (pruntitan), piĵamon (same), lavtukon kaj mi ne scias. Treege amuza afero.

La skiado okazis en nebulego, neĝeta, neĝa vetero, poste en sunbrilo. Kiel persono de platlando mi devas konfesi, ke estas agrable, se oni povas vidi, ĉu oni havas monton aŭ valon antaŭ si.

Aldone mi volas mencii, ke ankaŭ granda turniro tablotenisa okazis. Por mi, kiu eĉ ne konas la regulojn, estis eble plej amuza ol por tiuj, kiuj scias. Mi ja nur amuziĝis.

Pro entute bonega IFES mi kore dankas, verŝajne, espereble kaj certe, ankaŭ en la nomoj de ĉiuj danoj.

Astrid Birkbak

* * *

Listo de gajnintoj en la 37a IFES

slalomo,	viroj:	Konrád Kopečná (CZ)
	virinoj:	Eva Kopečná (CZ)
skikurado,	viroj:	Ladislav Ĉástečká (CZ)
	virinoj:	Ludmila Ĉástečková (CZ)
karnevalo:		Jiří Dvořáček (CZ)
		Ivan Potiška (CZ)
		Erik Mortensen (DK)
tabloteniso:		Horst Theurich (DE)
lingvaj scioj:		Astrid Birkbak (DK)
kvizo*):		Jan Niemann (DK)

*) Kvizo dum kiu oni devis respondi demandojn de la fakoj: lingvo Esperanto, geografio, historio de Esperanto-movado ĝenerale kaj historio de fervojista Esperanto-movado.

Kompilis Petro Chrdle

Alvoko al lokomotivestroj

Antaŭ ĉ. kvin jaroj la sendependaj sindikatoj de lokomotivestroj en Eŭropo fondis internacian organizon, kiu nomiĝas laŭ ties oficiala lingvo – la germana: **ALE** = **A**utonome **L**okomotivführer-Gewerkschaften **E**uropa (Aŭtonomaj Lokomotivmaŝinistaj-sindikataj de Eŭropo). ALE nun havas membrojn en dek landoj.

Por kolekti esperantistajn kolegojn cele uzi ankaŭ Esperanton en la sindikata laboro venis la apuda alvoko.

Alvoko

al **esperantistaj kolegoj, lokomotivestroj,** el la landoj: Bulgario, Germanio, Hispanio, Hungario, Italio, Nederlando, Pollando, Portugalio, Slovakio kaj Svislando.

Kolegoj, samideanoj, kiuj estas pretaj kunlabori en niaj **sindikataj ALE-temoj,** perletere aliĝu al suba adreso:

S-ro Földvári László
Vásártér 22/C.II.5
HU-5420 Túrkeve (Hungario)

Simbolhava donaco

por la urbo Buchholz (DE)

Vaporlokomotivo kiel monumento
Buchholz sen fervojo? Estus kiel Hamburgo sen haveno! La nord-erikeja urbo memoras pri sia historio, kaj dediĉas al la fervojo monumenton. Nun Buchholz finfine havas konvenan simbolon rilate la tiaman ekonomibranĉon.

En novembro 1995 oni muntis la radakson de vaporlokomotivo (de rapidtrajno el la konstrujaro 1939) sur parton de relo kaj lokis ĝin antaŭ la piedirtunelo en *Bahnhofstrasse* (Fervoj-strato).

La inĝeniero, Werner Gandy el Buchholz, transcedis la koloson de 1,6 tunoj al la urbo. Antaŭ nelonge la donaco estis oficiale transdonita al la urbestro.

La signifo de la fervojo por Buchholz apenaŭ estas supertaksebla. La saltrapidan evoluon ekde 1874 la nord-erikeja metropolo dankas al la tiama komenciĝanta alkonstruo de la fervojreto.

Antaŭ 120 jaroj Buchholz havis nur 326 enloĝantojn. Pro la konstruo de la fervojlinio inter Hamburgo kaj Bremeno Buchholz fariĝis kruciĝa punkto. Sekvo: Centoj da fervojistoj venis kun familianoj al Buchholz. La tiama erikeja vilaĝo fariĝis la plej granda urbo en la subdistrikto.



"Buchholz kreskis kun la fervojo; pro tio mi pripensis, kiamaniere kalkuli je tiu cirkonstanco", diris s-ro Gandy. Amikoj de la fervojoj en Wilhelmsburg (urboparto de Hamburgo) havigis al li la radakson ĉe ferrub-brokantisto en Billbrook (alia urboparto de Hamburgo). "Tiam mi ofertis al la urbo instali la radakson", aldonis s-ro Gandy.

La urbestro de Buchholz volonte akceptis tiun oferton kaj argumentis: "En la kulturkomisiono ni jam ekde 1993 pripensis, kiel simbole prezenti la signifon de la fervojo por Buchholz; tial s-ro Gandy ja bonvenis kun la taŭga propono".

Fonto: Buchholz-gazetoj
elgermanigis St. Borremans

Elektrizita muzea fervojlinio

En 1908 la tiama norvega reĝo Haakon la 7a inaŭguris por pasaĝertrafiko la Thamshavn-fervojon (Thamshavnbanen), kiu estis la unua elektrizita en Norvegio, kun 1000 mm ŝpuro de Orkdalsøra ĉe la Trondhejm-fjordo al Svorkmo.

En 1910 ĝi plilongiĝis al la kupropirit-minejo en Løkken. Ĝi fariĝis unu el la plej krutaj, ĝis 44 ‰, kaj kun kurbo kun 60metra radiuso.

La pasaĝertrafiko ĉesis en 1963 kaj la kupropirit-transporto en 1974. La belaj kaj solidaj pasaĝervagonoj de 1908 kaj 1917 estas konservitaj. Speciale menciinda estas la salonvagono, elektra motorvagono de 1906, kun 19 sidlokoj tegitaj per ruĝa ledo kaj videbla arbopeco estas el masiva kverko kun grandvaloraj eltranĉaĵoj, kaj kun multaj speguloj kaj necesejo.

En 1982 fondiĝis la societo *La amikoj de la Thamshavn-fervojo*, kiu ekde la 10a de julio 1983 somere veturigas muzean fervojon (cetere la solan elektrizitan en norda Eŭropo) sur la 12kilometra longa distanco Løkken – Svorkmo – Solbusøy.

Odd KOLBREK

Grandrapida nuntempo de Eŭropo

TGV SUD-EST

Se oni devas fari revuon pri grandrapidaj eŭropaj trajnoj, oni devas komenci per la unua, do per la franca trafikunuo TGV SUD-EST, ektrafikanta en la jaro 1981. Ĝia ekspluatanto estas SNCF. Ĝi konsistas el du motorvagonoj kaj ok aldonaj vagonoj kun 368 sidlokoj, maso 418 tunojn kaj longo 200 metrojn. Ĝia daŭra povumo estas 6800 kW, ekspluatrapido 270 km/h. La unua linio itineris el Parizo al Lyon, nuntempe ĝi trafikas pli suden kaj orienten, ekzemple al Marsejlo.

TGV ATLANTIQUE

En 1989 aperis blua TGV Atlantique SNCF kun du motorvagonoj kaj dek aldonaj vagonoj. Ĝi havas 485 sidlokojn, mason de 479 tunoj kaj longas 237 metrojn. Daŭra povumo estas 8800 kW, ekspluat-rapido 300 km/h. Unu el ĝiaj trajnunuoj atingis en majo 1990 mondrekordan rapidon - 513,3 km/h. Ĝi regule trafikas sur grandrapidaj linioj al nordo kaj okcidento.



X 2000

Unu jaron poste, en 1990, Svedaj Fervojoj SJ lanĉis en trafikon trajnunuon X 2000 kun unu motorvagono kaj kvin aldonaj vagonoj. Ĝi havas 200 sidlokojn, longas 140 metrojn kaj ekspluatrapido estas 200 km/h, maksimuma rapido estas 210 km/h. Daŭra povumo – 3260 kW; ĝi trafikas sur kelkaj linioj el Stokholmo: al Malmö, Göteborg, Karlstad, Jönköping kaj Falun.



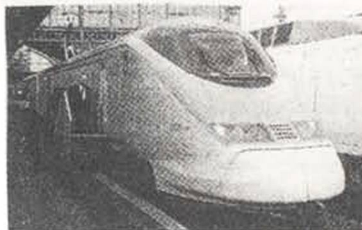
ICE

En la jaro 1991 ektrafikis sur trakoj de DB unuo ICE kun du motorvagonoj kaj naŭ ĝis dek kvar aldonaj vagonoj. Maksimuma nombro da sidlokoj estas 759 (krom 36 en manĝovagono), longo 411 metrojn, ekspluatrapido 280 km/h kaj povumo 2 × 4800 kW. Ĝi trafikas sur kelkaj linioj en Germanio, ekzemple Hamburgo – Munĥeno, sed ankaŭ al Svisio, Hamburgo – Zürich tra Frankfurt – Mannheim.



AVE

Hispanaj Fervojoj RENFE lanĉis sur grandrapidaj trakoj trajnunuon AVE en la jaro 1992. Ĝi konsistas el 2 motoraj kaj 8 aldonaj vagonoj, disponigas 329 sidlokojn. Ĝi estas 200 metrojn longa, ekspluatrapido estas 270 km/h, maksimuma rapido 300 km/h, daŭra povumo 2 × 4400 kW. Ĝi trafikas sur la linio Madrid – Sevilla.


EUROSTAR

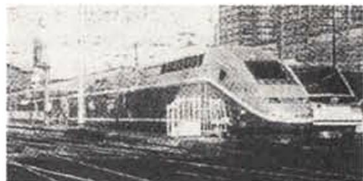
En 1994 unuan fojon ektrafikis sur trakoj en servo al pasaĝeroj trajnunuo en komuna prizorgo de Belgaj (SNCB), Britaj (BR) kaj Francaj Fervojoj (SNCF), EUROSTAR. Ĝi konsistas el du motoraj kaj 18 aldonaj vagonoj, proponas 794 sidlokojn, longas 384 metrojn, ekspluatrapido estas 300 km/h, maksimuma rapido 330 km/h. Daŭra povumo estas 2 × 6000 kW. Ĝi trafikas sur la linioj Bruselo – Lille – Londono kaj Parizo – Londono. Ĝi estas speciale konstruita por traveturi submaran tunelon inter la eŭropa kontinento kaj Britio.


ETR 460

La saman jaron, en 1994, Italaj Fervojoj FS lanĉis en trafikon alian trajnon el generacio de trajnoj kun kliniĝanta vagonkaroserio, nomata *Pendolino*, ETR 460, kiu havas tri trakciajn kaj ses aldonajn vagonojn, 480 sidlokojn, longas 235 metrojn kaj ĝia rapido estas 250 km/h. Daŭra povumo estas 6000 kW. Ĝi estas uzata sur fervojaj linioj el Romo al Milano, Venecio, Bolzano, Ĝenovo, Torino kaj Bari.


ETR 500

Por la jaro 1996 proponas Italaj Fervojoj FS trajnunuon ETR 500 (ĝi jam provtrakcias) kun du motoraj kaj ok ĝis dek kvar aldonaj vagonoj. La pripensata (supozata) praktika konsisto de 11 vagonoj disponigos 600 sidlokojn kun trajnlongo 328 metrojn. Rapido estos 300 km/h, daŭra povumo 2 × 4400 kW. Ĝi trafikos sur fervojaj linioj Napolo – Milano kaj Torino – Venecio.


TGV DUPLEX

Por la jaro 1996 SNCF preparas novan modelon TGV DUPLEX en duetaĝa ellaboro. Ĝi konsistas el du motoraj kaj ok aldonaj vagonoj kun 545 sidlokoj kaj longo 200 metrojn. Ekspluatrapido 300 km/h, maksimuma rapido estas 330 km/h. Daŭra povumo estas 4400 kW. La trajnunuoj trafikos el Parizo tra Lyon al orienta kaj suda Francio, kaj ĝi estis eksponiciata en Lille dum la internacia kongreso EURAILSPEED 95 en la tagoj 4a ĝis 6a de oktobro 1995. TGV DUPLEX estas komforta kaj por pasaĝeroj same perfekta kiel TGV de la antaŭe menciitaj tipoj.

...kaj la estonto?

Plimulton de la menciitaj tipoj konstruis aŭ kunkonstruis famaj eŭropaj konstruistoj kaj firmaoj: GEC Alsthom, ABB, Siemens, Fiat kaj aliaj. Ni ankoraŭ menciu, kion GEC Alst-

hom preparas por la tria jarmilo: TGV NG, do moderna trajno de la nova generacio, kiun oni konstruos kaj fabrikos en diversaj modifaĵoj, simpla kaj duetaĝa, kun kapacito de 200 ĝis 1000 pasaĝeroj, kun longo de 100 ĝis 400 metroj, kun ekspluatrapido de 250 ĝis 360 km/h kaj daŭra povumo de 4500 ĝis 12000 kW. Vagonkaroserioj, kiuj nun ekzistas nur kiel modeloj, estas aerodinamikaj kaj tre elegantaj. Dum kongresa ekspozicio en Lille oni jam povis vidi ilin almenaŭ sur bildoj.

Ne nur en Eŭropo

En tiu ĉi konciza revuo mi ne sukcesis mencii ĉion, mankas ekzemple projekto THALYS, kiu eble baldaŭ trakcios sur fervoja linio Parizo – Bruselo – Kolonjo (Rejno), TGV Korea, kiu trakcios el Seulo al Pusan de post jaro 2001, aŭ preparata FOX (Florida Overland Express) kun ekspluatrapido 320 km/h por Usono.

Oni ankaŭ ne povas forgesi la pionirojn de la grandrapidaj fervojoj, japanajn JNR, kiujn jam en duono de la sesdekaj jaroj malfermis *Nova Tokaido-Linio* (angle: New Tokaido Line) kun rapidoj pli ol 200 km/h kaj aliajn. Evoluo de la grandrapidaj fervojaj linioj ne haltas kaj nuntempe en Japanio trafikas trajnoj pli rapidaj ol 300 km/h.

Esperantigis Jindřich TOMÍŠEK

Alikonstruita lokomotivo 1142

Kun la enkonduko de la navettrajnsistemo ĉe ÖBB oni devis serĉi taŭgan lokomotivon, kiu povas esti stirita de pasaĝervagono kun kondukistejo (aŭ de alia lokomotivo - precipe en kazo de pezaj vartrajnoj). Teknikistoj el Linz evoluis la alikonstruitan lokomotivon 1142, novkonceptita maŝino de la origina tipo 1042 kun modernigita teknologio.

La prototipo estis prezentata jam en 1995. Supra Aŭstrio alikonstruas 75 veturilojn, la pasaĝervagonoj kun kondukistejo estas fabrikataj en St. Pölten.

Kun tiuj 75 novkonceptitaj lokomotivoj estas akirebla ŝparo de milionoj da kilovathoroj de elektra energio. Pro la nova ventolila mekanismo kaj la aŭtomata antaŭhejtadinstalaĵo samtempe reduktiĝas la bruo, kio precipe gravas en stacidomoj.

9000 metrojn longa nova halogenlibera lokado de kabloŝtopila tekniko zorgas por maksimuma potenco por la lokomotiva mekanismo. Novevoluita radflanĝa lubrikilo kaj plibonigita olecirkuliga sistemo metas novajn ekologiajn skalojn.

Entute la lokomotivo 1142 estas pli solida, aplikamika kaj malplikosta en uzo. Per konekto de dua maŝino eblas tiri pli longajn vartrajnojn per nur unu trakciilestro.

Unue la novaj navettrajnoj estos uzataj en la regiono de Vieno. Per tiu nova sistemo oni ŝparas la alikupladon en la celstacioj kaj tiamaniere personaron.

La novinstalaĵoj detale:

- teleregado per dudrata kondukilo (UIC Bm)
- aŭtomata pordofermado kaj kontrolado de trajno
- trajnlumregado
- aŭtomata trajnhejtadinstalaĵo
- laŭtparolilaj instalaĵoj por doni informojn en kaj ekster la trajno
- elektropneŭmatika aldonbremso
- sekurec-malbremsadinstalaĵo
- centra premaertabelo
- aŭtomata ventoladmekanismo kaj transformatorole-kontrolo
- elektronika kontrolaparato
- radflanĝa lubrikilo sistemo skipo Linz
- moderna regokurenta lokado de kabloj.

Ernst QUIETENSKY

Indonezia rifuĝejo por eŭropaj vaporlokomotivoj

Indonezio konsistas el pli ol 3000 insuloj. Ĝi havas belajn panoramojn, puran naturon, plantejojn de sukerkano, kakao kaj kafo.

Ŝatantoj de fervojoj volonte alvenas tien, ĉar tie eblas vidi malnovajn vaporlokomotivojn en laboro. En plantejo oni povas inter alie vidi laborantan vaporlokomotivon n-ron 9, kiu estas konstruita en 1926 en Schwartzkopfa fabriko. Ĉe temperaturo 30° C, kaj kiam la malsekeco de la aero atingas 80%, vaporlokomotivoj tiras vagonojn kun sukerkano. Kiel hejtaĵo, kiu faras vaporon, servas ankaŭ sukerkano.

Anstataŭ ferrompaĵi oni transportis la vaporlokomotivojn per ŝipoj el Eŭropo al Indonezio – 11.000 kilometrojn laŭ mara vojo. En plantejoj ili laboras dum rikoltado ek de junio ĝis septembro, kiel certa trafikilo. En la cetera tempo laboristoj prizorgas ilin, purigas, riparas ktp.

Sur la insulo Java oni povas ekvidi cent malgrandajn laborantajn vaporlokomotivojn.

Surbaze de artikolo en Bahn Zeit n-ro 10/95
prilaboris Janina WERESZKA (PL)

Grava striko en Francio

Antaŭ la jarfino okazis grava striko de ŝtataj funkciuloj, ĉefe de la fervojistoj. De la 23a de novembro ĝis kristnasko neeblis veturi per trajno en tuta Francio, nek al ĉefaj urboj per ŝtataj aŭtobusoj kaj metrooj. Ankaŭ la poŝtistoj, la rubistoj, la flegistinoj k.a. forlasis sian laboron. La kaŭzo estis, ke nia ĉefministro, s-ro Juppé, provis leĝe nuligi aŭ almenaŭ draste redukti la diversajn avantaĝojn ligitajn al la ŝtataj laboristoj. Grava kaoso ekestis. La infanoj ne povis frekventi la lernejon pro neĉeesto de instruistoj, la salajruloj ne povis plenumi sian laboron pro manko de publikaj veturiloj ktp.

Multaj grumblis, ĉu al la strikantoj, dirante ke ili estas bonŝancaj konservi sian laboron kaj siajn privilegiojn ĝis emeritiĝo, ĉu al la registaro, opiniante ke la strikantoj defendas siajn socialajn akiritaĵojn kaj kulpas nur la registaro pri tiu ampleksa perturbo.

Renkonte al kreskanta malkontenteco de la francoj, s-ro Juppé decidis retroiri al pli oportunaj solvoj kaj finfine preskaŭ senŝanĝa aferstato estis proklamita. Denove ekmoviĝis la trajnoj, la aŭtobusoj, la metroo ktp.

Jean RIPOCHE

Esperantostaĝoj en Francio

Esperanto-restado kun diversnivelaj Esperanto-kursoj okazos en feriejo *Batipaume* ĉe Mediteranea marbordo, de la 12a (posttagmeze) ĝis la 16a (tagmeze) de junio 1996.

Informas Cercle Biterrois d'Esperanto,
9, Rue Georges Picot, FR-34500 BEZIERS

* * *

Internacia Esperanto-semajno kun 3nivelaj kursoj okazos en feriejo *Le Lazaret*, en Sète (Hérault), de lundo la 9a ĝis lundo la 16a de septembro 1996. Jen bonega okazo sin bani en Mediteranea Maro, en internacia etoso, por (ek)lerni la Internacian Lingvon, por ripozi aŭ viziti tre agrablan regionon.

Informas
Centre Culturel Esperanto de Montpellier,
5, Rue du Docteur Roux,
FR-34000 Montpellier.



INTERNACIA FERVOJISTO
1996.2
48a eldonjaro

Dumonata fervojfaka revuo en Esperanto kaj organo de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio.

Redakcio:
Erna Hauge,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.
Tel + fakso +45 98 80 15 99.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretario:
D-ro Romano Bolognesi,
Via Misa 4,
I-40139 Bologna.

Kasisto:
Henning Hauge,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.
Tel + fakso 45 98 80 15 99.

Dana poŝtĉekkonto:
1 25 80 36, IFEF,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev
(pagante per poŝtĉekkonto el eksterlando aldonu 15 DKK por poŝtelspezoj).

Dana bankkonto:
3717 034856, Den Danske Bank, DK-9800 Hjørring
(pagante per bankkonto aldonu 25 DKK por bankelspezoj).

Svisa bankkonto:
471-02, Thurgauische Kantonalbank,
CH 8590 Romanshorn.

Svisa poŝtĉekkonto:
CH 85-4110-5
Frauenfeld, IFEF,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.

Redaktofino por la venonta IF, kiu aperos fine de aprilo: 15.04.1996

Presejo:
Gefion Tryk Næstved A/S

Fervoja bet-leĥema kripo



La aŭtoro de rara grafikaĵo, fervoja bet-leĥema kripo, estas la ĉeĥa belartisto Josef Ladislav Jícha, vivanta en la urbo Plzeň. La internacia biografia centro en Cambridge nomumis sinjoron Jícha *Viro de la jaro* 1991/ 1992; li fariĝis tiamaniere unu el kvin mil *personecoj de la mondo*.

Se vi vizitos la ĉeĥan ĉefurbon Prago, vi povas viziti ankaŭ la vendejon Nadatur en la strato Hybernská, kie oni povas aĉeti nemultekoste bildkartojn kaj kart-kalendaretojn kun surpreso de tiu ĉi bet-leĥema kripo.

Jindřich TOMÍŠEK

Fervoja Koresponda Servo



S-ro PORUPKA Sorin
Mihai Bravu 32/2
RO-6200 Galati

Se vi deziras utiligi la servon, bonvolu indiki viajn nomon, aĝon, adreson, en kiuj landoj vi deziras korespondant(in)on, kaj pri kiaj temoj ktp.

Aldonu se eble internacian respondkuponon. Se tio ne eblas, aldonu poŝtmarkojn vendeblajn en Rumanio.